Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11453

30. 09. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/11422 —

Sicherheit in der Deutschen Bucht V

Am 20. Juli 1998 hatte der unter libyscher Flagge fahrende Tanker EL GURDABIA bei der Anfahrt auf die Ölverladeterminals von Wilhelmshaven im Seegebiet Deutsche Bucht innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer mehrere Totalausfälle der Maschinenanlage („Blackout"). So trieb der 22 Jahre alte Tanker über eine halbe Stunde manövrierunfähig im Bereich der Jadeansteuerung. Nach weiteren Blackouts mußte der mit Rohöl für Wilhelmshaven beladene Tanker im Bereich der Tonne 27 des Jadefahrwassers eine Notankerung durchführen, um eine Grundberührung oder Strandung zu vermeiden.

Recherchen haben ergeben, daß

- die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" in Wilhelmshaven auch am 23. Juli 1998 noch keine Kenntnis von diesem Vorfall hatte,
- die Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung bis zum 23. Juli 1998 keine Kenntnis von diesem Vorfall hatte,
- die Einsatzleitung der Hafenassistenzschlepper in Wilhelmshaven am 20. Juli 1998 auf Anforderung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" den Schlepper STELLA zum Notankerplatz der EL GURDABIA entsandt hat.

Durch die Einführung moderner Radartechnik ist eine Fernüberwachung des Schiffsverkehres im Seegebiet Deutsche Bucht möglich. Diese Fernüberwachung erfolgt in den Revierzentralen. Für die Sicherung des Seegebietes im Zusammenhang mit Schiffs- und Ölunfällen gibt es ein Notfallkonzept, in das eine Vielzahl von Behörden und Einrichtungen eingebunden sind.

Die Effektivität eines solchen Notfallkonzeptes hängt von mehreren Faktoren ab. Dazu gehören u. a., daß

- durch frühzeitige Information der im Konzept vorgesehenen Leitung die notwendigen Notfallmaßnahmen rechtzeitig vorbereitet und erste Vorbeugemaßnahmen ergriffen werden können,
- sämtliche Informationen zur Beurteilung der Verkehrslage und möglicher Notfälle der im Konzept vorgesehenen Leitung ständig und unverzüglich zur Verfügung stehen,
- vorhandene Notfallkapazitäten rechtzeitig bereitgestellt bzw. in die Nähe eines möglichen Notfalles verlegt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. September 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Aus unseren Recherchen haben wir den Eindruck gewonnen, daß die Effektivität des vorliegenden Notfallkonzeptes derzeit noch nicht vollständig gewährleistet ist. Außerdem gibt es ein Nebeneinander verschiedener Einrichtungen und Behörden, deren Aufgaben und Kompetenzen nach unserem Eindruck nicht eindeutig geregelt und praxisgerecht verteilt bzw. gebündelt sind. Dieses Nebeneinander kann u. a. dazu führen, daß in einem Notfall

– vorhandene Kapazitäten nicht oder nur in geringem Umfang eingesetzt werden,
– eingesetzte Kapazitäten unkoordiniert und daher uneffektiv genutzt werden,
– die Bekämpfung eines Schiffsunfalles nicht erfolgreich durchgeführt werden kann und dadurch Schäden für Mensch und Umwelt entstehen.

Zum Vorfall EL GURDABIA

1. Aus welchen Gründen war nach Kenntnis der Bundesregierung die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" am 23. Juli 1998 nicht darüber informiert, daß am Morgen des 20. Juli 1998 auf dem mit Rohöl für Wilhelmshaven beladenen Tanker EL GURDABIA mindestens zweimal die Maschinenanlage vollständig ausgefallen war und der Tanker mindestens einmal – im Bereich des Jadefahrwassers bei der Tonne 27 – nur durch Notankerung eine Strandung verhindern konnte?

   a) Welcher Funktionsträger der Revierzentrale „Deutsche Bucht" ist zu welchem Zeitpunkt über diesen Vorfall informiert worden?

      Aus welchen Gründen wurde diese Information nicht an die Leitung weitergegeben?

Der in der Frage geschilderte Sachverhalt kann nicht bestätigt werden.

Ein dreiminütiger Maschinenausfall ereignete sich zwischen den Tonnen „1 b/Jade 1" und „3". Nach Beendigung des Maschinenausfalls teilte der Bordlotse dem radarberatenden Seelotsen in der Verkehrszentrale diesen Vorfall als „unwesentlich" mit. Eine Notankerung hat es nicht gegeben. Unregelmäßigkeiten im Fahrtverlauf sind in der Videoaufzeichnung der Radarbeobachtung nicht erkennbar.

   b) Welche Maßnahmen wurden wann und aus welchen Gründen von den Mitarbeitern der Revierzentrale „Deutsche Bucht" ergriffen, nachdem ihnen dieser Vorfall bekannt wurde?

Der Angelegenheit wird z. Z. im Hinblick auf die Einhaltung der im Seelotsgesetz vorgesehenen Meldepflichten nachgegangen.

2. Wie und ab wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt sein, daß die Leitung der Revierzentrale „Deutsche Bucht" unverzüglich darüber informiert wird, wenn ein mit Rohöl oder anderer umweltgefährlicher Ladung beladenes Schiff Maschinenausfall hat und es möglicherweise zu einer Strandung oder einer anderen Gefahrensituation kommen könnte?

Die bestehenden Regelungen gewährleisten, daß die Verkehrszentralen die erforderlichen Informationen erhalten. Soweit die Vorschriften nicht eingehalten werden, sind Sanktionsmaßnahmen vorgesehen. Durch die Überwachungstätigkeit der Verkehrszentralen können tatsächliche Gefahrensituationen recht-

zeitig erkannt werden. In dem in der Antwort zu Frage 1a geschilderten Fall lag eine solche nicht vor.

3. Aus welchen Gründen ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Sonderstelle zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen von der Revierzentrale „Deutsche Bucht" nicht über den Vorfall am Morgen des 20. Juli 1998 informiert worden?

Eine Gefahrensituation, die ein Einschalten der Sonderstelle erfordert hätte, lag nicht vor.

4. Wie und ab wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt sein, daß die Leitung der Sonderstellen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung von der Revierzentrale „Deutsche Bucht" unverzüglich darüber informiert wird, wenn ein mit Rohöl oder anderer umweltgefährlicher Ladung beladenes Schiff Maschinenausfall hat und es möglicherweise zu einer Strandung oder einer anderen Gefahrensituation kommen könnte?

Die Information ist durch das bereits bestehende Alarmierungssystem sichergestellt. Siehe zusätzlich auch Antwort zu Frage 3.

5. Von wem und aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Hafenassistenzschlepper STELLA am 20. Juli 1998 zum notgeankerten Tanker EL GURDABIA beordert, und welche Maßnahmen wurden von der Besatzung des Schleppers dort mit welchem Ergebnis ergriffen?

   a) Welche See- und Hafenassistenzschlepper mit welcher Schleppleistung hätten nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb von sechs Stunden aus welchen Seehäfen am 20. Juli 1998 die Tonne 27 im Jadefahrwasser erreichen können, um der EL GURDABIA nach einer Strandung Hilfeleistung zu gewähren?

Der Schlepper „Stella" wurde vom Bordlotsen nach Rücksprache mit dem Kapitän der EL GURDABIA über den radarberatenden Lotsen vorsorglich bestellt und lief ab Minsener Oog lediglich mit. Ein Einsatz war zu keinem Zeitpunkt erforderlich. Eine Erfassung weiterer einsatzfähiger Schlepper erfolgte insoweit nicht.

Im Hafen fungierte der Schlepper „Stella" mit anderen Schleppern als Assistenz beim Anlegemanöver.

   b) Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung nur der Hafenassistenzschlepper STELLA am 20. Juli 1998 zum notgeankerten Tanker EL GURDABIA beordert, obwohl weitere Schlepper zur Verfügung gestanden hätten?

Siehe Antwort zu Frage 5a.

   c) Wo befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung der von ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterte Bergungsschlepper OCEANIC am Morgen des 20. Juli 1998?

Die „Oceanic" befand sich auf Bereitschaftsposition bei Helgoland.

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Schiffsleitung des von ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterten Bergungsschleppers OCEANIC über den EL GURDABIA-Zwischenfall informiert?

   Wenn ja, wann und von wem?

   Wenn nein, warum ist dies unterblieben?

Ein Einsatz der „Oceanic" war zu keinem Zeitpunkt erforderlich.

7. Wurde der von der Bundesregierung ihr als „Notfallschlepper Deutsche Bucht" gecharterte Bergungsschlepper OCEANIC am 20. Juli 1998 in die Nähe des havarierten Tankers EL GURDABIA beordert, um in einem Notfall sofort eingreifen zu können?

   Wenn ja, wann und von wem?

   Wenn nein, warum ist dies unterblieben?

Siehe Antworten zu Fragen 5 und 6.

8. Wäre nach Kenntnis der Bundesregierung ein vollständiges oder teilweises Auseinanderbrechen des 22 Jahre alten Tankers EL GURDABIA bei einer Strandung im Bereich der Tonne 27 im Jadefahrwasser am 20. Juli 1998 ausgeschlossen gewesen?

Eine Gefahr des Auseinanderbrechens bestand nicht, siehe auch Antwort zu Frage 1 a.

9. Welche ökologischen und ökonomischen Folgen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung das vollständige oder teilweise Auseinanderbrechen des libyschen Tankers EL GURDABIA im Bereich der Tonne 27 im Jadefahrwasser für das Wattenmeer, die deutsche Nordseeküste, die Anwohner, den dortigen Fremdenverkehr, die dortige Fischerei und die Bundesrepublik Deutschland haben können?

Siehe Antwort zu Frage 8.

Zum Notfallkonzept des Bundes

10. Welche Behörden, Einrichtungen und Dienststellen stehen der Bundesregierung für die Überwachung und Lenkung des Schiffsverkehres sowie zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung?

Wegen des engen Sachzusammenhanges werden die Fragen 10, 12 und 13 a bis e gemeinsam beantwortet.

Vorsorge und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen erfolgen auf der Grundlage einer 1995 aktualisierten Verwaltungsvereinbarung durch den Bund und die Küstenländer gemeinsam. Bei Unfällen wird über Bekämpfungsmaßnahmen in einer Einsatzleitungsgruppe entschieden, in der Beauftragte des Bundes und der Küstenländer vertreten sind. Die Einsatzleitungsgruppe ist weisungsbefugt gegenüber allen anderen an einem Einsatz zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen beteiligten Bundes- und Landesdienststellen. Zur Durchführung der Aufgaben sind eine

Sonderstelle des Bundes beim Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) Cuxhaven und eine gemeinsame Sonderstelle der Länder, ebenfalls in Cuxhaven, eingerichtet worden. Meldungen werden durch den Zentralen Meldekopf beim WSA Cuxhaven aufgenommen und weitergeleitet.

(Siehe auch Bericht der Bundesregierung über die Vorsorge und Bekämpfung von Ölunfällen vor den deutschen Küsten vom 4. August 1994 – Drucksache 12/8359).

Für die Aufgaben der Suche und Rettung steht die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zur Verfügung, die bei Einberufung der Katastrophenstäbe (s. u.) dort vertreten ist.

Weitere Fragen der Schiffsunfälle (ohne Öl oder andere Schadstoffe) werden im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Wasser- und Schiffahrtsämter behandelt. Wenn diese mit eigenen Mitteln in Zusammenarbeit mit den Landes- und Kommunalbehörden eine Situation nicht mehr bewältigen können, werden die zentralen Stäbe der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung (Katastrophenstäbe „Nordsee" und „Ostsee") einberufen. Die Leiter der Katastrophenstäbe können Weisungen gegenüber den Dienststellen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung (WSV) im Zuständigkeitsbereich durchsetzen.

In den Katastrophenstäben sind darüber hinaus Vertreter der Länder und Kommunen, z. B. Feuerwehren u. a., vertreten, die die gemeinsam abgestimmte Vorgehensweise in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen.

Katastrophenschutz ist Sache der Länder. Die vorgenannten Stäbe der WSV wirken in solchen Fällen als Bindeglied zwischen Bundes- und Länderbehörden.

11. Welche Fahrzeuge und Geräte und welches Personal stehen der Bundesregierung zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen direkt oder indirekt über die genannten Einrichtungen und Dienststellen zur Verfügung?

Für die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen stehen der Bund-Länder-Partnergemeinschaft 23 Schiffe für den Einsatz im See- und Küstenbereich, davon 19 in der Nordsee, zwei Flugzeuge mit modernster Sensorik zur Erkennung von Meeresverschmutzungen aus der Luft sowie umfangreiche mobile Geräte und Ausrüstungen für den Einsatz im küstennahen und Strandbereich zur Verfügung. Die Schiffe werden von den Wasser- und Schiffahrtsämtern und der Marine sowie von den Umweltämtern und Feuerwehren der Länder und von vertraglich gebundenen Unternehmen betrieben. Zusätzlich wird bei außergewöhnlichen Ereignissen auch auf Bundeswehreinheiten und freiwillige Helfer (Technisches Hilfswerk) zurückgegriffen. Für die Ausbildung und Schulung dieses Personals werden jährlich rd. 2 Mio. DM eingesetzt.

Hinsichtlich der Schiffsunfälle (ohne Öl oder andere Schadstoffe) siehe auch Antwort zu Frage 10.

12. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Koordinierung der verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte bisher getroffen?

Siehe Antwort zu Frage 10.

13. Welche Behörde, Einrichtung oder Dienststelle leitet und koordiniert nach Planung der Bundesregierung den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte?

    a) Wie und auf welcher Grundlage sind nach Planung der Bundesregierung die Kompetenzen der verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte geregelt, um einen koordinierten Einsatz bei Notfällen zu gewährleisten?

    b) Welche Weisungsbefugnis gegenüber anderen hat nach Planung der Bundesregierung auf welcher Grundlage diese Institution, um die den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte zu leiten und zu koordinieren?

    c) Welche Informationsquellen stehen wie und auf welcher Grundlage der Stelle zur Verfügung, die den Einsatz der zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräfte zu leiten und zu koordinieren hat?

    d) Wie und durch wen wird die konkrete Einsatzkoordination erfolgen?

       Über welche Weisungsbefugnisse innerhalb und zwischen den verschiedenen zur Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen zur Verfügung stehenden Kräften wird dann diese Stelle verfügen, und welche Informationsketten werden dieser Stelle zur Verfügung stehen?

    e) Wie wird nach Planung der Bundesregierung durch wen gewährleistet und verantwortet, daß bei einem Notfall bzw. bei der Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen vorhandenes Material und Logistik mit größtmöglicher Effizienz eingesetzt wird?

Die bestehende Einsatzleitungsstruktur hat sich bei der Bekämpfung von Unfallfolgen und den regelmäßig durchgeführten Übungen bewährt (siehe auch Antwort zu Frage 10).

14. Bei welchen Schiffen kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit März 1996 im Seegebiet Deutsche Bucht bei welchen Wetterbedingungen und wo zu einer vollständigen oder teilweisen Manövrierunfähigkeit, und wie lange dauerte diese Manövrierunfähigkeit?

Eine vollständige Analyse ist in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Am Beispiel des Zuständigkeitsbereichs der Wasser- und Schiffahrtsdirektion (WSD) Nord (im Bereich der Seegewässer in der Deutschen Bucht von der seewärtigen Grenze des Küstenmeeres bis zur Küste) ergibt sich nachfolgendes Bild:

Von Januar 1996 bis Juli 1998 wurden rund 75 technische Ausfälle mit Ausfallzeiten überwiegend zwischen 0,5 bis ca. 3 Stunden registriert. Die Windstärken bewegten sich dabei zwischen Beaufort 3 bis 5, in Einzelfällen 7, 8 oder 9. In 19 Fällen wurden Schlepper angefordert.

a) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die jeweilige Schiffsleitung welche Schlepper zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

In 13 der vorgenannten Fälle hat die Schiffsleitung Schlepperbereitstellung angefordert.

b) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bzw. deren nachgeordnete Behörden welche Schlepper aus welchem Grund zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

In 6 der vorgenannten Fälle wurde die Schlepperanordnung durch ein WSA bzw. durch eine Verkehrszentrale getroffen.

c) Bei welchen vollständig oder teilweise manövrierunfähigen Schiffen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektionen bzw. deren nachgeordnete Behörden welche bundeseigenen bzw. vom Bund gecharterten Schiffe aus welchem Grund zur Hilfeleistung angefordert und benötigt?

Die „Mellum" wird bei Tankerankünften im Weser/Jade-Bereich vorsorglich auf Bereitschaftsposition gehalten, um jederzeit verfügbar zu sein. Die Oceanic wurde während der Laufzeit des Chartervertrages insgesamt in 8 Fällen vorsorglich in die Nähe manövrierunfähiger Schiffe beordert. Ein Eingreifen war in keinem Fall erforderlich.

Zur Einbindung der Küstenwache in das Notfallkonzept des Bundes

15. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung eine deutsche Küstenwache eingerichtet, und welche Behörden und Einrichtungen des Bundes bzw. der Länder gehören auf welcher Grundlage zur deutschen Küstenwache?

Zur Erhöhung der Effektivität beim Einsatz der Bundesvollzugskräfte auf See wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1994 der Koordinierungsverbund „Küstenwache" eingerichtet, dem Behörden aus den Geschäftsbereichen von BMV, BMI, BMF und BML angehören. Aufbau, Funktionsweise und Arbeitsgrundlagen sind im Bericht der Bundesregierung (Kabinettbeschluß vom 19. April 1994) dargestellt. Der Bericht liegt den Fraktionen und der Gruppe des Deutschen Bundestages vor.

16. Welche Behörde leitet und koordiniert aus welchem Grund und auf welcher Grundlage wann welchen Einsatz der deutschen Küstenwache?

Siehe Antwort zu Frage 15.

17. Wie wird nach Planung der Bundesregierung gewährleistet, daß in den in der deutschen Küstenwache zusammengeschlossenen Behörden und Einrichtungen keine Parallelstrukturen entstehen?

Die Fortentwicklung des Koordinierungsverbundes wird durch einen Ressortarbeitskreis unter Federführung des BMV gesteuert. Über den Entwicklungsstand ist der Bundesregierung im Jahre 1999 erneut zu berichten.

18. Wie wird bei der deutschen Küstenwache durch wen gewährleistet und verantwortet, daß bei einem Notfall bzw. bei der Bekämpfung von Schiffs- und Ölunfällen vorhandenes Material und Logistik mit größtmöglicher Effizienz eingesetzt werden?

Die Küstenwachzentren „Nordsee" und „Ostsee" werden in solchen Fällen auf Anforderung der einsatzleitenden Stellen unterstützend tätig. Hauptaufgabe der Küstenwache ist die Überwachung und der Vollzug.

19. Welche Kosten sind durch die Einrichtung der deutschen Küstenwache bei welchen Behörden, Einrichtungen o. ä. aus welchem Grund entstanden?

Die Einrichtung des Koordinierungsverbundes Küstenwache erfolgte überwiegend kostenneutral.

20. Welche Einsparungen wurden durch die Einrichtung der deutschen Küstenwache bei welchen Behörden, Einrichtungen o. ä. aus welchem Grund erreicht?

Ziel des Koordinierungsverbundes ist es, die vorhandenen Kräfte und Einsatzmittel durch gemeinsame Einsatzkoordinierung mit höherem Effekt wirksam werden zu lassen, um die sich ständig erhöhenden Anforderungen an Überwachung und Vollzug mit den vorhandenen Kräften ohne die Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen bewältigen zu können (relative Einsparung).

21. Welche Einsparungen wären bei der deutschen Küstenwache durch welche Maßnahmen und aus welchem Grund möglich?

Siehe Antwort zu Frage 20.

22. In welcher Weise hat sich die Einrichtung einer deutschen Küstenwache bewährt?

Die Erfahrungen mit dem Koordinierungsverbund „Küstenwache" werden von allen Beteiligten positiv bewertet. Die Bundesregierung hat den diesbezüglichen Erfahrungsbericht zustimmend zur Kenntnis genommen (Kabinettbeschluß vom 18. März

1997). Der Bericht liegt den Fraktionen und der Gruppe des Deutschen Bundestages vor.

Zur Einbindung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in das Notfallkonzept des Bundes

23. Wie sind nach Planung der Bundesregierung die Kräfte der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" (DGzRS) in das Sicherheitskonzept Deutsche Bucht eingebunden?

Im Rahmen des Sicherheitskonzeptes Deutsche Bucht führt die DGzRS mit ihrer Seenotleitzentrale Bremen (MRCC Bremen), eigenen Seenotrettungseinheiten sowie – auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen dem BMV und dem BMVg – mit seeflugtauglichen Hubschraubern die Aufgaben der maritimen Suche und Rettung durch.

Zwischenstaatliche Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten sichern den Zugang zu entsprechenden dortigen Ressourcen.

Darüber hinaus nimmt die DGzRS gemäß Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr vom 12. Mai 1987 in dem Umfang Aufgaben des verkehrlichen Brandschutzes wahr, wie es ihre Verpflichtung zur Durchführung der maritimen Suche und Rettung zuläßt.

24. Welche Kompetenzen sind nach Planung der Bundesregierung in ihrem Sicherheitskonzept Deutsche Bucht für die DGzRS vorgesehen?

Aufgrund § 1 Nr. 7 Seeaufgabengesetz obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Seeschiffahrt die Vorsorge für den in Seenotfällen erforderlichen Such- und Rettungsdienst. Das Bundesministerium für Verkehr hat im März 1982 mit der DGzRS eine Vereinbarung geschlossen, wonach ihr die Durchführung des maritimen Such- und Rettungsdienstes auf der Grundlage des Internationalen Übereinkommens von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See übertragen wird. Die Veranlassung sofortiger ärztlicher Hilfe und Evakuierung auf See für Schwerkranke und Schwerverletzte an Bord von Schiffen ist darin eingeschlossen.

Zusätzlich ist der DGzRS ab dem 1. Januar 1999 die Überwachung der Seefunk-Not- und Sicherheitsfrequenzen und die Abwicklung von Not- und Sicherheitsfunkverkehr im deutschen Zuständigkeitsbereich übertragen worden.

25. Welche Behörden oder Einrichtungen haben nach Planung der Bundesregierung normalerweise bzw. in einem Notfall welche Weisungsbefugnis gegenüber der DGzRS?

Aufgrund der dem Bund gemäß § 1 Nr. 7 Seeaufgabengesetz obliegenden Vorsorge für den Seenotfall ist das Bundesministerium für Verkehr für die wirksame Durchführung des Such- und Rettungsdienstes durch die DGzRS verantwortlich und kann im Rah-

men der Vereinbarung mit der DGzRS entsprechende Vorsorgemaßnahmen veranlassen.

Im Seenotfall ist die DGzRS gemäß Regel V/10 b des SOLAS-Übereinkommens und Kapitel 5 der Anlage zum SAR-Übereinkommen für die Einsatzverfahren bei Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich und insoweit gegenüber der übrigen Schiffahrt weisungsbefugt.

26. Wie ist nach Planung der Bundesregierung das von der DGzRS betriebene „Maritime Rescue Coordination Center" (MRCC) in das Sicherheitskonzept Deutsche Bucht eingebunden?

Bei Einberufung eines Katastrophenstabes (siehe auch Antwort zu Frage 10) ist die DGzRS, vertreten durch das MRCC Bremen, Mitglied des Stabes und nimmt unter Beibehaltung ihrer Verantwortung für die Suche und Rettung an der Gesamtkoordinierung teil.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333